

Пришел, поработал, победил!

Как и чего добилось ООО «ТрансСервис» всего за 12 лет



Руководитель компании Сергей Шипицин (слева) и заслуженный строитель Российской Федерации академик Виктор Гончаров

Основанная в знаковом 2000 году, компания специализируется на строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог, производстве и реализации дорожно-строительных материалов, а также промышленном строительстве: инфраструктурные объекты, гидротехнические сооружения, производственные здания. Молодая компания уже успела зарекомендовать себя с самой лучшей стороны: начав, в основном, с благоустройства территорий, работой на муниципальных, областных объектах, фирма набиралась опыта, обростала необходимой техникой и стремительно превращалась во все более значимого игрока в дорожной отрасли. За свою совсем еще недолгую историю «ТрансСервис» произвел реконструкцию и капитальный ремонт более 100 км автомобильных дорог.

ОБЪЕКТЫ

В числе наиболее значимых проектов ООО «ТрансСервис» следует отметить, в первую очередь, реконструкцию автомобильной дороги М-5 «Урал» Сергиевск-Челно-Вершины км 42+700 – км 52+060 в Челно-Вершинском районе Самарской области. Работы над объектом общей стоимостью свыше 600 млн руб. были начаты в 2008 году и велись на протяжении 4 лет.

Одновременно с этим в том же 2008 году в Краснодарском крае было создано обособленное подразделение компании. Своими силами оно выполнило работы по реконструкции пятикилометрового участка федеральной автомобильной дороги I технической категории М-4 «Дон» (третий пусковой комплекс км 1142 – км 1156).

В прошлом году по заказу ФКУ «Поволжуправтодор» ООО «ТрансСервис» завершило капитальный ремонт федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке км 885 – км 911 в Самарской области (IV пусковой комплекс). А также ремонт федеральной автомобильной дороги «Подъезд к городу Оренбург» от автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке км 79 - км 93 в Самарской области.

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА

Предметом зависти многих предприятий дорожной отрасли с громкими именами и давней историей, является техническая оснащенность ООО «ТрансСервис», его производственная база. Это целый строительно-производственный комплекс, включающий в себя обширный парк строительной техники и автотранспорта, а также различное специализированное оборудование и средства малой механизации.

Собственностью ООО «ТрансСервис» являются три производственных базы, одна из которых, общей площадью более 17 га, располагает своим подъездным железнодорожным путем. В распоряжении компании имеется также три асфальтобетонных завода, один мобильный и два стационарных, с общей годовой производительностью 250 тыс. тонн смесей.

Кроме того, организация владеет стационарным бетонным заводом CUOGHI производительностью 60 м³, двумя бетоносмесительными установками (200 тыс. м³/год), стационарной и мобильной лабораториями.

Наличие последних позволяет проверять качественные показатели выпускаемой продукции и выполняемых работ, проводить испытания поступающих материалов, асфальтобетонной смеси.

Под стать производственной базе и парк дорожной техники и механизмов ООО «ТрансСервис». Всего около 100 единиц. Порядка



30% техники – зарубежного производства. Это асфальтоукладчики Voegelé Super и CAT AP-655 D (причем два из них производства этого года), дорожные катки HAMM и CAT, бульдозеры и экскаваторы этой же фирмы, а также HITACHI, минипогрузчики CAT, Mustang и другая техника.

Только в этом году компания приобрела 17 единиц совершенно новой техники. Помимо уже упоминавшихся асфальтоукладчиков это дорожные катки, автогрейдеры, экскаваторы и погрузчики, автокраны, автогудронатор, КДМ...

Словом, предприятие имеет все необходимое для проведения строительно-монтажных работ качественно и в срок. А главное, абсолютно самостоятельно – с проектирования и, что называется, «под ключ».

Неудивительно, что общая сумма выполненных работ в последние три года растет стремительными темпами: 2010 г. – 588,6 млн руб., в 2011 г. уже 704,6 млн руб., а в 2012 г. – почти 1 млрд рублей.

КОЛЛЕКТИВ

Руководит этим успешным предприятием Сергей Шипицин – потомственный дорожник. Его отец – Анатолий Валентинович Шипицин – окончил Куйбышевский строительный техникум транспортного строительства, Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт по специальности «Автомобильные дороги». Свою трудовую деятельность Шипицин-старший начал в 1979 в ДСУ-4 «Куйбышевавтодор», затем работал на Крайнем Севере в СУ-967 треста «Уренгойдорстрой», начальником УПТК УКСа администрации Ханты-Мансийского округа, заместителем директора по строительству АО «Ханты-Мансийскинтерспорт».

Мать Сергея Анатольевича – Надежда Дмитриевна Шипицина – тоже дорожник со стажем, и поныне трудится инженером ПТО.

Сергей Анатольевич также получил хорошее профессиональное образование. По окончании школы, в 1999-2004 гг. учился в Самарском государственном архитектурно-строительном университете и получил квалификацию «Инженер путей сообщения» по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы». В 2007-2011 гг. обучался в Государственном университете управления, получил квалификацию «Менеджер» по специальности «Государственное и муниципальное управление».

И это не единственная трудовая династия на предприятии.

Митрофановы: отец – Сергей Викторович – начальник участка, работает в компании с начала 2008 г., сын – Игорь Сергеевич – оператор бетонно-смесительной установки, в «ТрансСервис» пришел три года назад.

Назаровы: Татьяна Васильевна – в ООО «ТрансСервис» с 2006 года, инженер ПТО, поощрена Благодарственным письмом главы Сергиевского района, награждена Почетной грамотой Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве. Ее дочь – Назарова Анна Викторовна – инженер-сметчик.

Супруги Спиридоновы: Александр Васильевич трудится на предприятии с 2006 г., сегодня – начальником лаборатории, Галина Сергеевна с 2008 года работает весовщицей. И многие другие.

В настоящее время руководимый Сергеем Шипициным коллектив, общей численностью около 380 человек, выполняет работы одновременно на многих объектах Самарской области. Главным из них, или, по крайней мере, наиболее интересным для дорожников является федеральная автомобильная дорога М-5 «Урал». Капитальный ремонт проводится на уже названном участке км 885+000 – км 911+000. Работы идут на его II пусковом комплексе: км 893+000 – км 902+000.

Именно сюда, вместе с главным инженером ФКУ «Поволжуправтодор» Баянслу Искиндириевой, мы и прибыли из Пензы. Посмотрев, как идут работы, мы переместились в расположенный неподалеку от дороги штаб строительства. Тут встречавшие нас главный инженер ООО «ТрансСервис» Максим Лашаев, а также начальник участка Владимир Вуколов в первую очередь не без гордости обратили наше внимание на рабочий городок и царящий в нем порядок.

Также, как и в предыдущем городке, сформированном на IV пусковом комплексе, работники предприятия живут здесь в комфортабельных, оборудованных кондиционерами вагончиках. Имеется горячий душ, полевая кухня, обеспечивающая бесплатным качественным питанием. Также на участке обустраиваются площадки для отдыха и объекты дорожного сервиса.

ДОРОГА

Выполняется полное обновление обустройства автомобильной дороги согласно новым строительным нормам. Для обеспечения безопасности движения устанавливается барьерное

дорожное ограждение общей длиной 8960 м, в том числе 266 сигнальных столбиков, 108 дорожных знаков с алмазной пленкой двух типоразмеров на присыпных бермах. Горизонтальная разметка проезжей части соответствует ГОСТу и выполняется термопластиком. Всего на строительстве данного объекта задействовано более 40 единиц техники и свыше 100 сотрудников компании.

Что касается самого объекта, то, по словам Максима Лашаева, он представляет собой участок автодороги II технической категории протяженностью 8,8 км. Верхний слой состоит из щебеночно-мастичного асфальтобетона толщиной пять сантиметров, общей площадью 120 094 м² и массой 15 252 т.

Здесь насчитывается 10 водопропускных труб, два пересечения и пять примыканий в одном уровне, 5 233 погонных метров водоотводных лотков с проезжей части.

Главная сложность заключается в том, что ремонтные работы ведутся на федеральной трассе. Перекрыть ее невозможно по определению, а объездных дорог нет. Поэтому работы ведутся без прерывания движения транспортных потоков. Согласно схеме организации дорожного движения на период ремонта, на одной половине проезжей части ведутся работы, другая в это время свободна для проезда автотранспорта.

Такую проблему, как возникший дефицит щебня узких фракций в карьере-поставщике решили покупкой передвижной дробильной установки. Теперь щебень дробится до необходимых кондиций на месте, появилась возможность самим подбирать необходимый грансостав для получения должного качества материала.

КАЧЕСТВО И ОПЕРАТИВНОСТЬ

– Вообще, качество – это один из важнейших приоритетов ООО «ТрансСервис», – включается в разговор руководитель компании Сергей Шипицин. – С целью улучшения качества работ мы постоянно обучаем специалистов, повышаем их квалификацию. Не так давно послали в Германию на завод фирмы Vogel машинистов асфальтоукладчиков, дорожных катков, мастеров: совершенствовать свои навыки, набираться опыта,

культуры производства, высокой ответственности за порученное дело. Провели обучение у нас и преподаватели Саратовской организации Росдортех, выдав по окончании специалистам соответствующие удостоверения.

На подобные мероприятия компания не жалеет ни денег, ни времени. Ведь главная ценность компании – это люди, их знания, опыт, профессионализм.

– Компания уделяет большое внимание изучению и внедрению не только современных отечественных разработок, но и зарубежных, – подчеркивает начальник отдела инженерной подготовки производства Раиль Садретдинов. – Например, в нашем регионе большой проблемой и для автомобилистов являются такие дефекты покрытия, как колеиность, сдвиговые деформации. Они образуются из-за колоссальных нагрузок и высокой температуры в летний период. Эти дефекты крайне негативно влияют на безопасность дорожного движения, а в дальнейшем приводят к более серьезным разрушениям покрытия. Однако в настоящее время имеется множество новых технологий и материалов, способствующих решить данную проблему. Многие из них применяются нами при выполнении работ по ремонту и строительству автомобильных дорог и при производстве дорожно-строительных материалов. Например, устройство армирующих прослоек в слоях асфальтобетона из георешеток различных производителей, в том числе производства германской компании NaTelit. Эта технология также эффективна в борьбе с температурными и отраженными трещинами. Или – устройство армирующих прослоек в слоях основания дорожной одежды (геотекстильные материалы типа Дорнит, двухосные плоские георешетки Tensar SS и отечественные аналоги). Они позволяют снизить образование колеиности за счет перераспределения нагрузки в основании дорожной одежды. При изготовлении асфальтобетонных смесей мы активно используем различные добавки позволяющие увеличивать прочностные показатели материала. При производстве работ большое внимание уделяем уплотнению щебеночных слоев основания, что серьезно влияет на долговечность всей конструкции дорожной одежды. Для контроля плотности применяется динамический плотномер.



Продолжая разговор, Сергей Шипицин обозначил проблему федерального масштаба. Он отметил, что в настоящее время при применении новых технологий и материалов, методов измерений все участники строительного процесса сталкиваются с проблемой отсутствия нормативно-технической базы, типовых проектных решений, сертифицированных методик расчетов и измерений.

Да, рынок дорожно-строительных материалов насыщен различными типами новых материалов от разных производителей. Но их использование осложняется из-за того, что трудно обосновать применение и практически невозможно количественными параметрами определить их влияние на прочностные характеристики конструкции.

– У «ТрансСервиса» есть культура производства, – убеждена главный инженер ФКУ «Поволжуправтодор» Баянслу Искиндинова. – И это самое главное. С ними приятно работать. Возникающие рабочие вопросы решаем совместно. Хотя все в организации и так делают правильно. Например, есть Проект производства работ. И он существует не для того, чтобы радовать своим видом заказчика, при этом лежать без дела на столе. ППР здесь – это на самом деле руководство к действию. Участок, который компания сдала в прошлом году, по-моему, один из лучших на М-5. Отработали как надо землю, проезжую часть. Так, что при сдаче никаких вопросов не возникло. Очень хороший инженерно-технический персонал. Везде порядок. Даже здесь – на стройплощадке. Вроде обыкновенная вещь, но есть это не у всех. Словом, молодцы! Таких бы подрядчиков побольше. Организация хотя и молодая, но подход правильный. Не «выиграем торги, а потом сдадим объект, как придется», как норовят некоторые, а выполнить все условия контракта на высоком уровне – их девиз. Словом, то, что качество в ООО «ТрансСервис» важнейший приоритет – это однозначно. Впервые у нас работают, и сразу – в числе лучших!

Содержанием автомобильных дорог предприятие пока не занимается, но, по словам Сергея Шипицина, уже подумывает приступить и к этому виду деятельности. А еще «ТрансСервис» в течение нескольких недель готов развернуть дорожное строительство в любом регионе России.



Главный инженер ООО «ТрансСервис» Максим Лашаев (слева) и начальник участка Владимир Вуколов

